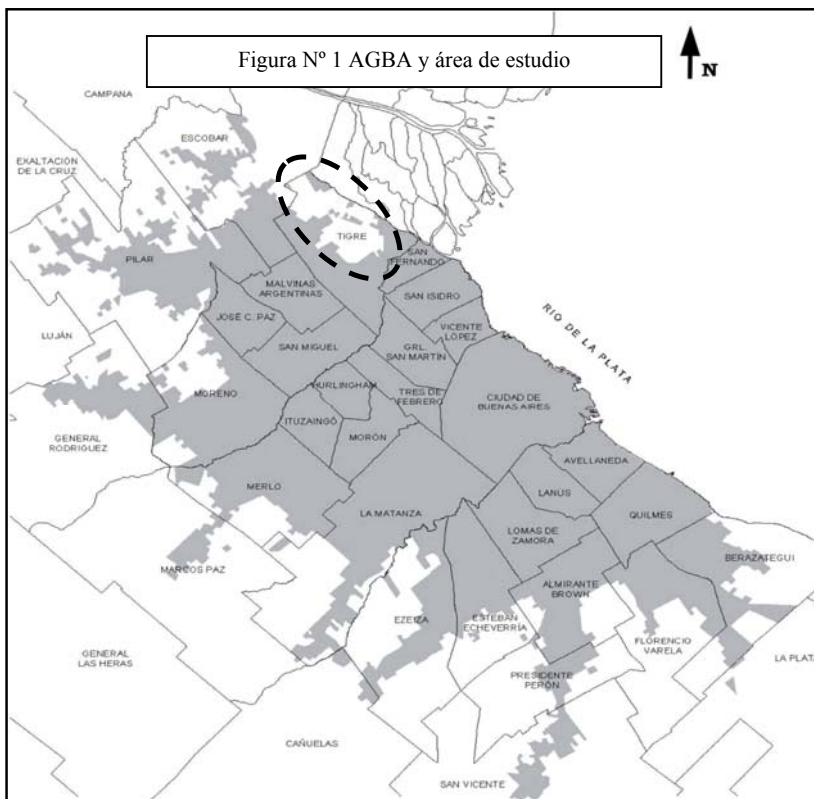


# Producción de espacio de riesgo de desastres y urbanizaciones cerradas sobre rellenos en los bañados de Tigre: nuevas articulaciones entre tierras inundables, técnicas de mitigación, dinero y poder

Diego Ríos\*

## 1. Introducción

El partido de Tigre es depositario de una de las historias más ricas en cuanto a la producción de espacio de riesgo de desastres, contenido en el proceso de urbanización de las tierras inundables de su bañado (ver Figura N° 1). Desde muy temprano las sociedades que allí se establecieron tuvieron que desarrollar distintas técnicas para “dominar” esas condiciones extremas de inundabilidad y así lograr su incorporación al proceso de urbanización. A lo largo de dicho proceso se fueron incorporando algunos sectores del bañado, mientras que otros sectores, de grandes dimensiones, fueron escasamente transformados debidos tanto a sus características extremas de inundabilidad e insuficiente accesibilidad como a los intereses en juego de los propietarios de esas tierras y de los desarrolladores urbanos.



Esa situación cambia rotundamente a partir de la última década del siglo XX en la que se conjugaron una serie de factores que tornaron propicio el negocio urbano de rellenar esas grandes extensiones de tierras “vacantes” de extrema inundabilidad, destinándolas al rentable mercado residencial de los grupos de ingresos medio-altos y altos. Esto último se produjo bajo la forma de un producto singular: las urbanizaciones cerradas (UC)<sup>1</sup> sobre rellenos. Desde entonces, esas nuevas formas urbanas tuvieron un papel protagónico en la transformación sin precedentes de los bañados de Tigre. Por ejemplo, entre 1991 y 2001 la

cantidad de tierras bajas que fueron rellenadas para construir este tipo de emprendimientos creció más de 20 veces, siendo actualmente superior a las 3.300 hectáreas (entre las UC terminadas y en construcción). En un solo emprendimiento, la mega-UC *Nordelta*, se movieron más de 24 millones de m<sup>3</sup> de suelos y se elevó el nivel del terreno 1,7 m promedio (Ríos, 2002; 2009).

\* Lic. en Geografía; doctorando de la FFyL/UBA; e-mail: diegorios2005@yahoo.com.ar

<sup>1</sup>Asentamientos privados que se construyen fuera de la red pública de la ciudad, físicamente separados por alguna frontera material (perímetro delimitado por algún tipo de cerramiento), con producción privada de un conjunto muy amplio de servicios urbanos dentro de su territorio (educación, seguridad, recolección de residuos, etc.). Se identifica en el mercado inmobiliario la siguiente tipología: club de campo, barrio cerrado, ciudades-pueblo, country náutico, clubes de chacras o estancias cerradas. Las denominaciones club de campo y barrio cerrado son las únicas definidas por la normativa vigente (decreto-ley N° 8912/77 y resolución N° 74/97 de la Secretaría de Tierras y Urbanismo de la provincia de Buenos Aires) (RÍOS, 2002).

En consecuencia, el nuevo paisaje de los bañados de Tigre quedó formado por un complejo mosaico que alterna, por un lado, grandes espacios sobreelevados que comprende a las urbanizaciones cerradas sobre rellenos (en algunos casos la elevación respecto a los terrenos circundantes es de 2 metros) y, por otro, barrios, asentamientos precarios o lotes de distintos usos productivos (recreativos, frutihortícola, etc.), localizados en espacios intersticiales, generalmente más bajos, en donde no siempre existen técnicas constructivas de mitigación, como ocurre muchas veces en los asentamientos precarios en los que habitan los grupos más humildes. Así las cosas, no caben dudas que ese paisaje es una clara muestra del desarrollo geográfico desigual propio de nuestras sociedades capitalistas (Harvey, 1985), atravesado por la situación diferencial de riesgo de desastre entre sus distintos habitantes, tal como hace mención Neil Smith para otros casos (2006; 2008).

Ante esta nueva realidad cabe preguntarse sobre los procesos históricos que intervinieron en la producción de espacio de riesgo de inundación en los bañados de Tigre y sobre las características distintivas vinculadas con el fenómeno de las urbanizaciones cerradas sobre rellenos que expresan, desde la última década del siglo XX, una configuración cada vez más desigual de esos espacios de riesgo.

El trabajo busca analizar el proceso de producción de espacio de riesgo de desastre por inundaciones en los bañados de Tigre, en el que se encuentran entrelazados materialmente para cada momento histórico (de manera específica), las tierras inundables, el agua, las técnicas de mitigación, el dinero y el poder. En esta oportunidad, se hace especial hincapié en las propiedades que asume esa articulación ante el proceso de expansión de las urbanizaciones cerradas sobre rellenos, ocurrida en los últimos tiempos.

Para ello se analizan los procesos de producción de espacio que participaron de la urbanización de los bañados anteriores a los años '90 y aquellos posteriores a ese momento en los que sobresalen la figura de las urbanizaciones cerradas, en base a información secundaria (documentos oficiales, bibliografía específica, revistas y periódicos, propaganda inmobiliaria, planes directores y de manejo ambiental, planos de obras hidráulicas, etc.) e información primaria recogida en trabajo de campo mediante entrevistas. A continuación, se exponen algunos aportes teórico-conceptuales para pensar estos procesos, luego se prosigue con un breve resumen de la urbanización de los bañados anterior a los años noventa, seguido de otro en el que se describe lo ocurrido con las urbanizaciones cerradas sobre rellenos a partir de la última década del siglo XX, para terminar con algunas consideraciones finales en el último apartado.

## **2. Aportes teórico-conceptuales para pensar la producción de espacio de riesgo de desastres y el papel de las técnicas de mitigación de tierras inundables en ámbitos urbanos**

El avance en el conocimiento que las ciencias sociales han desarrollado durante las últimas décadas en materia de riesgos y desastres ha sido notable. Gracias a ello hoy en día es casi unánime la idea de que los desastres son una construcción social y que para su más correcta comprensión se debe focalizar en los procesos no evidentes de su constitución (la configuración del riesgo de desastre) que en la visibilidad de sus consecuencias (el desastre mismo). Ya casi nadie duda que el riesgo de desastre es un proceso socialmente dinámico que se produce históricamente (García Acosta, 2005).

Sin embargo, tal como menciona Mansilla (2000: 11), “uno de los principales problemas que han enfrentado los estudios sobre desastres, realizados por científicos sociales, es que carecen de un cuerpo teórico y metodológico como sustento”. Según esta autora, los estudios sociales sobre desastres se podrían agrupar en tres categorías: A) aquellos minoritarios que se enfocan hacia una interpretación teórica global (estructuralista) del proceso del desastre en su conjunto, y de cómo éste se encuentra determinado por las características del modo de producción capitalista; B) aquellos que se centran exclusivamente en el terreno de los desastres y que han aportado al desarrollo teórico-conceptual e interpretativo del

proceso del continuo del desastre, y C) aquellos estudios, que conforman la gran mayoría y que se han orientado hacia el análisis de casos específicos de ocurrencia de desastres.

Mansilla (2000) sostiene que para consolidar la interpretación teórica de lo que ella denomina como la “economía política del riesgo”, debe avanzarse en la caracterización y el análisis de la base material de los riesgos de desastres, es decir en la construcción histórica de las condiciones de riesgo, previa al desastre como acontecimiento. Cuando la base material que da lugar a la ocurrencia de estos eventos no forma parte de la explicación, el desastre es sólo concebido como resultado, como situaciones de crisis, disrupción, muerte y pérdida de bienes materiales (es decir, la visión aún predominante). Por el contrario, el enfoque marxista de la economía política aporta elementos suficientes para esclarecer la base material y objetiva de los desastres, puesto que “a partir de la concepción material del mundo, la explicación del impacto de fenómenos naturales sobre la sociedad pierde su carácter de “divino” y se convierte en resultado de hechos humanos” (Mansilla, 1996: 61).

Coincidimos con la propuesta de Mansilla en que debe profundizarse en los estudios que aborden la base material del riesgo de desastre. En ese sentido, nos parece que la Geografía puede efectuar importantes aportes, en tanto que sus principales inquietudes de investigación giran en torno a las formas de producción de espacio que desarrollan las sociedades. En este caso, consideramos que una perspectiva geográfica crítica que trabaje la problemática de riesgo de desastres, requiere de hurgar en los cimientos de los procesos históricos que participan de la producción de espacios de riesgo de desastres; producción que en los últimos tiempos se expresa de manera cada vez más desigual, tanto en el momento de su potencialidad (el riesgo) como en el de su materialización (el desastre). No caben dudas que la inundación de Santa Fe en 2003, del *Tsunami* de Índico en 2004 o del huracán *Katrina* en Nueva Orleans en 2005, son claros exponentes de ello.

Los ejemplos aludidos no hacen más que interpelarnos sobre las condiciones materiales que favorecieron la ocurrencia de esos desastres, y ello tuvo estrecha vinculación con la forma en que se desarrollaron los procesos de urbanización en esos lugares. Los conflictos ambientales, entre ellos los asociados a los riesgos de desastres “naturales”, encuentran sus principales detonantes en la relación contradictoria entre sociedad-naturaleza que, alcanza su máxima expresión, justamente en los ámbitos urbanos.

Uno de los caminos posibles para desenmarañar la base material del riesgo de desastre reside en analizar la forma en que se produce la mediación de la relación sociedad-naturaleza. En los comienzos de los tiempos históricos, cada grupo humano producía su espacio en base a las técnicas que inventaba para obtener de la naturaleza los elementos indispensables para su propia supervivencia. Al organizar la producción, también organizaba la vida social y el espacio, en la medida de sus propias fuerzas, necesidades y deseos. Ese modelo se fue alterando con el desarrollo del modo de producción capitalista, así se fueron introduciendo nuevas relaciones, necesidades y deseos, que fueron cambiando con el tiempo la forma de organización de la sociedades y del espacio de acuerdo a parámetros ajenos a esas sociedades y al lugar (Santos, 1994).

Con el capitalismo, la naturaleza se convierte en un puro objeto de utilidad para el hombre, dejando de ser reconocida como fuerza en sí misma. El conocimiento de las leyes autónomas de la naturaleza alcanzadas con el desarrollo científico-técnico permite subordinarla a las propias necesidades humanas, ya sea como objeto de consumo o como medio de producción. Ese desarrollo, sostiene Habermas (1985: 58), ha permitido un control cada vez más eficiente de la naturaleza en las sociedades modernas, proporcionando “tanto los conceptos puros como los instrumentos para una dominación cada vez más efectiva del hombre sobre el hombre a través de la dominación de la naturaleza”.

Según Habermas (1985: 55) la propia racionalidad técnica es ideología; para éste “no es que determinados fines e intereses de dominio sólo se advengan a la técnica a posteriori y desde fuera, sino que entran ya en la construcción del mismo aparato técnico. La técnica es en cada caso un proyecto histórico-social; en él se proyecta lo que una sociedad y los intereses en ella dominantes tienen el propósito de hacer con los

hombres y con las cosas”. Es por ello, tal como afirma Santos (1994), que el estudio de las técnicas debe superar ampliamente el dato propiamente técnico y exigir una incursión más profunda en el área de las propias relaciones sociales de producción. Las técnicas tienen distintos significados y funciones sociales, económicas, políticas e ideológicas, que pueden variar según los contextos espacio-temporales. En el modo de producción capitalista, la elección de determinada técnica está en relación, principalmente, con la racionalidad económica del sector social que la aplique, por lo que, como dice Gutman (1986: 187), “la rentabilidad privada y los costos de acceso a diferentes tecnologías condicionarían la selección de técnicas en uso y el abandono de otras”.

En la relación sociedad-naturaleza no es sólo la técnica la que adquiere un papel significativo, sino que aquellos que la conciben y realizan (ingenieros y otros científicos aplicados e, incluso, técnicos) se constituyen, también, en poderosos mediadores entre lo social y lo natural. De acuerdo con Swyngedouw (1999), estos cuerpos técnicos, junto a los grupos de la construcción, participan más que cualquier otro grupo en la transformación física de la naturaleza y en la construcción de siconaturalezas en nuestras sociedades modernas. Dichos cuerpos técnicos, especialmente los ingenieros, obtienen legitimidad por el conocimiento científico-técnico que retienen, por su posición privilegiada como los cuerpos de elite política dentro del aparato del Estado, y por constituirse – también- en los consejeros de los intereses de los actores económicos privados. Los discursos elaborados por estos grupos asumen una autoridad intelectual que ayuda a legitimar la aplicación de técnicas tanto social como políticamente; esto es, un discurso que permite la conversión de ideas técnicas en hechos sociales aceptados y que son utilizados en la arena pública (Meindl et. al., 2002)<sup>2</sup>.

Ahora bien, cuando el proceso de urbanización acontece en ámbitos de naturaleza peligrosa, la forma en que se produce la mediación técnica adquiere características singulares. Partimos de considerar que la incorporación urbana de áreas inundables a través de la técnica tiene una historia tan extensa como la propia historia de la urbanización. Podría decirse que esa historia se remonta a la construcción de los primeros asentamientos humanos, en donde las áreas inundables próximas a ellos, sirvieron como lugar de abastecimiento de recursos naturales, de depósito de desechos, de vías de comunicación, de frentes de crecimiento urbano, etc. En esta oportunidad nos interesa esta última finalidad.

Las técnicas utilizadas para urbanizar tierras inundables pueden ser clasificadas en dos tipos según, quienes sean los actores sociales que las realizan y la envergadura de las mismas: A) las obras de infraestructura hidráulica (obras de consumo colectivo) tales como dragado de cursos de agua, canalizaciones, tablestacado y relleno de riberas, entre otras, de las que se hace cargo casi siempre el Estado y, B) las obras que al sobreelevar las viviendas (u otras edificaciones) buscan mitigar los efectos nocivos generados por las inundaciones, entre las que se destacan: terraplenes, pequeños rellenos, palafitos o simplemente edificaciones donde la planta baja se destina a usos no permanentes. En este caso, son llevadas a cabo, por lo general, de manera privada.

Coincidimos con Silvestri (2003) quien considera que las áreas inundables se han convertido por excelencia en objetos de transformación técnica en distintos momentos históricos. Ello ocurre con mayor contundencia a partir de la expansión de la modernidad. El desarrollo de diversas técnicas posibilitó la incorporación de distintos tipos de áreas inundables al espacio urbano. Así, los esfuerzos técnicos sobre ambientes considerados como “informes”, carentes de forma, buscaron ponerle fin a esas condiciones imprecisas (por lo menos aparentemente), otorgándole una “forma racional” a esas tierras, y posibilitando así la conquista de la tierra “firme” para finalidades urbanas. La implementación de las técnicas para dominar esa ambigua condición entre tierra y agua, se transformó en un elemento clave para la expansión y consolidación de las ideas de modernidad y de progreso en distintas ciudades del mundo. Entre estas técnicas, los canales y lo rellenos tuvieron un papel

---

<sup>2</sup> Para Meindl et. al. (op. cit.), el conocimiento desarrollado por estos grupos (ingenieros y otros científicos aplicados) participa de manera significativa en la forma en que el resto de la sociedad entiende las condiciones físicas del espacio, especialmente, en la percepción de riesgos (o minimización de los riesgos) asociados con la modificación de esas mismas condiciones físicas para el uso humano.

destacado. En Argentina, por ejemplo, las obras hidráulicas como las canalizaciones comenzaron a tener una amplia difusión a fines del siglo XIX, en tanto baluartes del progreso debido a la importancia que habían alcanzado en países industriales como Inglaterra, Holanda, Bélgica o Francia. Desde entonces, estas obras son consideradas como uno de los medios para alcanzar la modernidad y el progreso; impronta que no caduca con el pasar del tiempo, sino que todavía continúa vigente.

Desentrañar el lugar que las técnicas de mitigación contra inundaciones han desempeñado a lo largo de la historia de la urbanización de áreas inundables, se convierte en un aspecto esencial en este tipo de análisis. Es, precisamente, el control de las inundaciones el elemento que prima en la organización y en la producción de esos espacios. Sobre ese control, según manifiestan Pérez Picazo y Lemeunier (1990), se constituye la base donde se sustenta el poder de las clases dominantes, unas veces por medio de la transformación de tierras inundables en no inundables a través de la utilización de las técnicas de mitigación y, otras veces, a través del monopolio de los organismos de gestión en materia hidráulica que favorecen a determinados grupos frente a otros. Esto puede observarse ante las decisiones que se toman sobre el tipo de técnica a realizarse para mitigar el efecto de las aguas y el lugar de su emplazamiento; decisiones que no son indiferentes ante los intereses (sobre todo asociado a los negocios inmobiliarios) de los diversos grupos sociales involucrados, beneficiando, por lo general, a aquellos con mayor poder económico y político.

Como contrapartida al fenomenal avance técnico, el cual ejerce mayor presión sobre los recursos naturales y sobre los ecosistemas, transformándolos en naturalezas cada vez más artificializadas, llama la atención las consecuencias impredecibles e inciertas, como así también las desventajas a las que la sociedad debe hacer frente cuando asume tales transformaciones; consecuencias que ponen de relieve las contradicciones que surgen en torno a la producción del espacio. Las formas en que se usan y controlan las condiciones naturales, a través de las técnicas de mitigación, en este caso las tierras inundables, están generando un sinnúmero de conflictos sociales (con base en el ambiente) desatados por las prácticas de exclusión en espacios con relaciones de poder cada vez más desiguales.

### **3. La urbanización de los bañados de Tigre anterior a los años noventa**

Unas décadas después de la segunda fundación de Buenos Aires en 1580, comenzó a mencionarse de la existencia de algunos parajes (pequeños núcleos de población rural) en la campaña a los que se denominó como “pagos”; entre ellos el pago de Las Conchas aparece en los informes del Cabildo de 1611. En esos tiempos las desembocaduras de ríos y arroyos sobre el Río de la Plata, como era el caso del río Las Conchas, se las consideraban como lugares indicados para la creación de puertos por sus condiciones naturales -principalmente por el reparo que brindaban frente a los fuertes vientos como las sudestadas-. Durante el **periodo colonial (1580-1810)** estos puertos, concentraban una importante actividad comercial. Por el puerto de Las Conchas se ingresaban maderas, leñas y carbón, para abastecer a Buenos Aires que carecía de ellos; luego, más adelante, a través de éste fueron comercializados otros productos: frutas, piedras (para adoquines), cueros, pieles, mieles, entre otros. Todos estos productos provenían de las islas del Delta, de otras zonas del Litoral y de Asunción del Paraguay (Udaondo, 2001).

De esta manera, las tierras de la margen derecha del río Las Conchas, próximas por aquel entonces a la desembocadura en el Río del la Plata (luego, con el avance del Delta, este río comenzó a descargar sus aguas en el río Luján) y relativamente más altas que las de alrededor (ya que formaban parte del albardón generado por ese curso o de algún cordón litoral dejado por las ingresiones marinas pretéritas), fueron elegidas como sitio más adecuado, donde se origina el largo proceso de urbanización de los bañados de Tigre.

En las últimas décadas del siglo XVIII, el puerto de Las Conchas muestra un importante dinamismo comercial de significativo componente ilegal, del que eran partícipes tanto algunos comerciantes locales como algunos representantes del Estado colonial. Por esa razón el Rey de España instó al

Virrey Loreto a crear un puesto de control en ese puerto para vigilar las acciones ilícitas (Udaondo, 2001)<sup>3</sup>.

Sin embargo, en los primeros años del siglo XIX la historia del poblado de Las Conchas estuvo signada por una seguidilla de inundaciones importantes, que afectaron a los pobladores, sus bienes y sus actividades. Pero son los días 5 y 6 de junio de 1805 cuando ocurre la inundación más catastrófica conocida hasta ese momento. Un significativo temporal causado por una sudestada persistente elevó las aguas hasta alcanzar la base de las barrancas más próximas<sup>4</sup>, por lo que las partes “altas” del poblado de Las Conchas fueron invadidas por el agua, quedando emergidos sólo los techos de las viviendas y las copas de los árboles mayores, y desparramando a grandes distancias las embarcaciones amarradas en el puerto. Ante el desastre, el cura párroco Dr. Manuel de San Ginés comenzó las gestiones para el traslado de los habitantes del pueblo de Las Conchas a la “Punta Gorda” (actual barranca de la localidad de San Fernando). Como respuesta el Virrey de Sobremonte informa de esta solicitud al Cabildo y éste aprueba el pedido. Para ello se encomienda al ingeniero Giannini, que examinen el lugar donde convendría abrir un canal para un nuevo puerto y establecer la traza del nuevo pueblo, respetando esta vez si las Leyes de Indias. Como parte de su informe, el mencionado ingeniero confecciona un plano que espreciado por ser uno de los primeros en toda la zona (Udaondo, 2001; Scalpini, 2004).

Cabe destacar dos aspectos representados en dicho plano: A) el arroyo Tigre no aparece como uno de los brazos que drenan las aguas del río Las Conchas, sino como un arroyo pequeño paralelo al tramo final del antedicho río y que se extiende pocos metros tierra adentro desde su desembocadura en el río Luján, y b) la obra hidráulica del canal se llegaba varios kilómetros tierra adentro hasta alcanzar el río Las Conchas en el paraje conocido como de “Carupá”, para así derivar el cauce natural del ese río hasta desaguar en el Río de la Plata (luego río Luján, con el avance del frente del Delta) y solucionar el tema de las inundaciones. Es por entonces que esta obra hidráulica, a pesar de haberse completado sólo el tramo inicial de lo que consistía la totalidad del proyecto, pasa a constituir el primer antecedente que vincula la obras “dura” con la idea de la “solución definitiva” al problema de las inundaciones; idea que todavía perdura actualmente a pesar de comprobarse muchas veces lo contrario<sup>5</sup>.

En base a los estudios antes mencionados, el Virrey de Sobremonte funda, en febrero 1806, San Fernando de la Buena Vista (actual localidad de San Fernando). En ese momento también se inician los trabajos del canal desde el Río de la Plata hasta alcanzar la zona más próxima a la barranca donde se traza el citado pueblo (Scalpini, 2004). Con la obra del canal de San Fernando, localizado en una zona más alta respecto a la del puerto de Las Conchas, se restablecería rápidamente las funciones portuarias que había perdido ese último puerto. Asimismo, el Virrey, asesorado por los expertos antes mencionados, resuelve, según los oficios de la época el traslado de la población de Las Conchas por estas expuesto a esa situación riesgosa. Junto a esa decisión también establece la prohibición de nuevos asentamientos en Las Conchas; no obstante ello, el pueblo nunca quedó abandonado.

Las transformaciones de las condiciones físico-naturales del área, causadas por la propia dinámica hídrica y por las modificaciones efectuadas por la sociedad, alcanzan su punto más álgido cuando se produce un nuevo desastre de enormes magnitudes, en la segunda década del **período de los primeros años de vida independiente (1810-1860)**. De acuerdo con Udaondo (2001), la conjunción de una fuerte sudestada y una creciente del propio río Las Conchas, durante los días 19 y 20 de agosto de 1820, desató un desastre de grandes magnitudes en el que perdieron la vida noventa personas y fueron derrumbadas la mayor parte de las edificaciones. El gran movimiento de aguas generó, por un lado, la

---

<sup>3</sup> La actividad comercial del Río de la Plata comienza a intensificarse con la fundación portuguesa, en 1680, del puerto de Colonia do Sacramento. A partir de allí se produce un incremento del comercio ilegal, sobre todo, durante el siglo siguiente (Silva, 1989).

<sup>4</sup> Esto significa, según datos actuales, una cota cercana a los 5 m (Instituto Geográfico Militar-IGM).

<sup>5</sup> Por ejemplo, Vales (1991) muestra la escasa utilidad de muchas de las obras hidráulicas desarrolladas a lo largo de la historia de la provincia de Buenos Aires, sobre todo aquellas asociadas con las canalizaciones.

obstrucción del puerto de Las Conchas quedando prácticamente inutilizado y, por otro, terminó por unificar el arroyo Tigre con el río Las Conchas, aumentando la profundidad y la anchura del primero, en desmedro del segundo<sup>6</sup>.

Desde ese entonces, la margen derecha del arroyo Tigre pasó a ser utilizada como el puerto del pueblo de Las Conchas, y el nuevo puerto del Tigre substituye al anterior en poco tiempo. El poblado de Las Conchas queda así aislado, unido sólo por dos puentes. De esta manera, sobre la margen derecha (con acceso directo al camino a Buenos Aires) comienza a desarrollarse el nuevo poblado y es elegida para la radicación de las actividades comerciales e industriales (Udaondo, 2001).

La creación del nuevo puerto sobre el arroyo Tigre, la realización de algunas otras obras sobre el canal San Fernando (sobre todo de embellecimiento durante el gobierno de Rosas), así como la construcción de un veredón (camino sobre un terraplén) que unía a Tigre con el mencionado canal, convergieron en una mayor valorización urbana de los bañados ubicados entre la margen derecha del arroyo y el canal. Ello se expresó a través de la expansión de barracas, comercios, viviendas, etc., formando un continuo edificado cuyo eje lo constituía el mencionado veredón. Según Vapñarsky (2000), luego de la fundación de San Fernando, se forma rápidamente una misma aglomeración entre éste y Las Conchas.

Desde mediados del siglo XIX se observa la costumbre que adoptan las familias más acomodadas de la ciudad de Buenos Aires de trasladarse, durante los meses de verano, a las quintas cercanas a la ciudad, siendo el poblado de Las Conchas-Tigre uno de los sitios más concurridos. Los comerciantes ingleses fueron quienes lideraron ese fenómeno, transformando antiguas chacras en quintas, en las que construyeron sus residencias de verano (Scobie, 1986).

La llegada del tren a vapor en 1865<sup>7</sup>, a comienzos del **período de la inserción de la Argentina a la división internacional del trabajo (1860-1930)**, va a constituir uno de los principales factores que propició la transformación del poblado Las Conchas-Tigre, vinculado hasta ese entonces sólo a las actividades portuarias, de comercio y de provisión de productos forestales y frutícolas para Buenos Aires, en uno de los lugares predilectos de las elites porteñas para pasar los veranos. Entre esas décadas importantes inversiones de capital convirtieron al poblado de Las Conchas-Tigre en una de las más lujosas villas de veraneo de la Argentina (Manfredi, 1999)<sup>8</sup>. Este proceso estuvo basado en la valorización de determinados rasgos propios del paisaje del lugar, considerados positivos por parte de la elite porteña, en un momento en que las sociedades urbanas buscaban nuevos espacios para disfrutar el tiempo libre<sup>9</sup>. En este caso el abundante agua y la frondosa vegetación (muchas de ellas forestadas en tiempos pretéritos y otras más cercanas) fueron valorados positivamente por tornar más tolerables las altas temperaturas estivales, permitiendo el disfrute de los “baños” (las inmersiones, el nado, etc.) en el río o el descanso en la sombra. Por su parte, los zigzagueantes cursos de agua, enmarcados por la forestación de las islas del Delta, fueron considerados óptimos para la práctica de los deportes náuticos. Todas estas características le otorgaban un valor diferencial a la zona de Las Conchas-Tigre respecto a otras zonas rurales próximas a Buenos Aires, con paisajes menos singulares.

---

<sup>6</sup> Pierini (1982) comenta que uno de los detonantes de este acontecimiento fue la obstrucción generada por una embarcación hundida que quedó atravesada en el río Las Conchas y que, en momento de la bajante, el agua terminó abriéndose paso por el arroyo Tigre. Otra versión de lo sucedido es la narrada en el diario local “El Tigre”, en una edición de julio de 1933. Allí se menciona que, dadas las recurrentes inundaciones de los primeros años del siglo XIX, a comienzos de 1806 se ahondó una zanja sobre el arroyo Tigre con el fin de mejorar el desagüe del bañado y que con las siguientes crecidas fue acrecentando gradualmente su capacidad portante, hasta que con la gran crecida del año 1820, el arroyo Tigre se terminó unificando al río Las Conchas y convirtiéndose así, en su principal salida.

<sup>7</sup> Junto al negocio del transporte se encuentra el negocio inmobiliario de las tierras cercanas; en este caso, uno de los accionistas de esa empresa ferroviaria, Francisco Balbín, escribió varias tierras en la zona donde se emplazaría la nueva estación, antes de la llegada del primer ferrocarril (Bernasconi, 2002).

<sup>8</sup> Esa posición será destronada definitivamente por los balnearios localizados en la costa Atlántica (liderados por Mar del Plata) a partir de la década de 1930 (Manfredi, op. cit.).

<sup>9</sup> De acuerdo con Silvestri (2002), a fines del siglo XIX se fue configurando un nuevo hedonismo que coloca en primer lugar la relación con la naturaleza: el ejercicio al aire libre, la buena luz, el aire puro, el contacto con el verde, etc. En ese contexto las costas y la presencia de la conjunción agua-verde en general fueron privilegiadas para los nuevos hábitos como las vacaciones, los fines de semana, etcétera.

El río Luján y el arroyo Tigre se convirtieron en los cursos de agua preferidos para las prácticas deportivas de remo y de embarcaciones a vela (o *yachting*). Es así que a partir de la década de 1880 comienzan a construirse, cercanos a sus costas, majestuosos edificios de las sedes sociales de los clubes de remo<sup>10</sup>. También, próximo a las costas de esos cursos de agua se edificaron suntuosas residencias de las familias más renombradas de Buenos Aires y, especialmente, el Paseo Victorica (ubicado a la vera del río Luján entre el río Las Conchas y el arroyo Tigre) se transformó en el centro social de la elite de esos tiempos; allí se encontraban dos de los edificios más emblemáticos: el Tigre Hotel y el Tigre Club (donde existió un salón de baile y casino). Dadas las condiciones de inundabilidad, la gran mayoría de estas edificaciones dejaban la planta para uso transitorio (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

En los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del siglo siguiente, se emprenden importantes obras hidráulicas de canalización y dragado en las islas del Delta<sup>11</sup>. Entre estas se destacan los canales Arias, de la Serna y Arana, que comunican el río Luján con los ríos Paraná de las Palmas, Paraná Miní y Barca Grande. Estas obras implicaron la valorización de un sector al norte del bañado (a 12 kilómetros del poblado de Las Conchas-Tigre, aguas arriba por el Luján) que quedaba directamente conectado con los grandes ríos antes mencionados. De allí que no tardaron en llegar nuevas propuestas de infraestructura de transporte y de desarrollo urbano para esa zona:

-Por un lado, la empresa Ferrocarril Central Argentino construye un ramal que saliendo de la estación Ing. Maschwitz, atraviesa los bañados (de propiedad del Dr. Villanueva, adquirida un año anterior a esas obras) sobre un terraplén hasta llegar al río Luján; allí fueron montados un dique y la estación denominada Dique Luján, que dará más tarde el nombre a la localidad.

-Por otro, el propietario de esas tierras, el Dr. Villanueva, presenta un proyecto a la Provincia en el que proponía la creación de un nuevo puerto (para recibir la producción del Delta) y de un nuevo asentamiento urbano, llamado “Ciudad del Delta”. Como el poblado se proyectaba sobre tierras sumamente inundables fue necesaria la construcción de canales para favorecer el desagüe de los campos. Así se construyen, bajo diseño del ingeniero Eduardo Madero, los canales y zanjones: Villanueva, García, Rioja y Benavidez, que además de la función señalada, se los pensaba como lugar para la instalación de muelles, barracas y viviendas en sus márgenes y alrededores (Fernández y Bernasconi, 2006)<sup>12</sup>.

El crecimiento y dinamismo que adquirió el poblado de Las Conchas-Tigre reseñados en este período estuvo liderado por un selecto grupo de la elite porteña<sup>13</sup> que concentraba el poder económico y político; ello se manifiesta a través de la intensa participación de este grupo como: propietarios de tierras y de las residencias veraniegas, directivos de organismos técnicos del Estado y de empresas privadas, técnicos a cargo de los principales proyectos de obras hidráulicas, directivos de las sociedades de los clubes de remo, etcétera.

A comienzos del **período de industrialización por sustitución de importaciones (1930 a 1976)**, el poblado de Las Conchas-Tigre, en tanto sitio de veraneo de las elites porteñas, empieza a mostrar señales de su decadencia. De ello participan el crecimiento de los balnearios de la costa Atlántica (principalmente Mar del Plata) considerados como destinos más novedosos y placenteros y el proceso de suburbanización liderado por grupos de ingresos medio-bajos y bajos, que terminarán transformando la villa veraniega de la elite en un suburbio más del AGBA (Manfredi, 1999).

---

<sup>10</sup> Este fenómeno estuvo iniciado por los ingleses y más tarde fue seguido por otras colectividades.

<sup>11</sup> Dichas obras hidráulicas en el Delta deben contextualizárselas en un momento en el que se construyeron las principales obras de infraestructura del país, coincidentes con las necesidades de exportación de capitales de los países industrializados, preferentemente europeos.

<sup>12</sup> Estas iniciativas, de dudosas posibilidades inmobiliarias y comerciales para la época, finalmente no prosperaron. Lo inhóspito del lugar, la escasa accesibilidad, sumado a la no solución del problema de las inundaciones, hizo que se radicaran sólo un pequeño grupo de horticultores en esas tierras, y que las perspectivas de desarrollo de la “Ciudad del Delta” quedaran inconclusas (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

<sup>13</sup> De ese selecto grupo participaron representantes de las familias: Madero, Mitre, Bunge, Tornquist, Altgelt, Pacheco de Alvear, Vivanco, Dolz, Villanueva, Maschwitz, Oliveira César, Rocha, entre otros.



Entre la década de 1940 y comienzos de la 1970, se produce un importante crecimiento del espacio urbano en los bañados, ampliándose localidades ya existentes, tales como Tigre y Rincón de Milberg, y generándose otras totalmente nuevas, como Troncos del Talar. A diferencia de otras partes de la periferia del AGBA, en donde estos procesos estuvieron liderados por grandes empresas loteadoras (Vinelli, Kanmar, etc.), en el sector inundable del Partido la venta de lotes estuvo producida por los herederos de las grandes propiedades (pertenecientes a las familias Pacheco Alvear, Villanueva y Milberg), y por los rematadores, martilleros y escribanos, principalmente locales. En la publicidad de venta de lotes realizada por éstos últimos, no sólo se resaltaba su económico precio (y su posibilidad de pago en varias cuotas), la accesibilidad brindada por los ferrocarriles y las líneas de colectivo, sino también se mencionaba la futura concreción de obras hidráulicas como la canalización del arroyo Tigre y del último tramo del río Reconquista<sup>14</sup>. A pesar que en ningún momento se hace mención a la inundabilidad de los terrenos<sup>15</sup>, las obras allí señaladas se convierten en otro de los factores atractivos para la venta, en tanto se le confiaba la solución a las inundaciones.

Con motivo de disminuir los daños causados por las frecuentes inundaciones en la cuenca del río Reconquista, tales como los ocurridos a fines de la década de 1950 y la catastrófica inundación de 1967, la Dirección Provincial de Hidráulica proyecta dos soluciones técnicas: por un lado, una represa en la cuenca alta, próxima a la localidad de Paso del Rey en Moreno y, por otro, un canal Aliviador<sup>16</sup> poco antes de su desembocadura en el río Luján, es decir dentro del bañado.

En 1970 se licita la obra del canal Aliviador. La misma es ganada por la empresa Pentamar SA. y es finalizada en 1971. Esta empresa, fundada en 1969<sup>17</sup>, comienza especializándose en obras hidráulicas de dragado y de refulados para más tarde ir diversificándose hacia la construcción y los emprendimientos inmobiliarios. La obra del canal Aliviador le significó a Pentamar SA. diversos beneficios: adquirir nuevas y más sofisticadas maquinarias, posicionarse en el mercado de dragados, y obtener propiedades en la zona (adyacente a la obra del canal Aliviador a la altura de su desembocadura con el río Luján), otorgadas por la Dirección Provincial de Hidráulica como forma de pago por las obras. Además, por esos años la zona de Tigre, la islas del Delta y los canales de acceso al puerto de Buenos Aires se habían convertido en su mejor plaza, por lo que decidieron transformar algunos de esos terrenos del bañado, que daban al río Luján, en su puerto de dragas, siendo esa la finalidad de esas tierras por muchos años<sup>18</sup>.

Por su parte, otra empresa de servicios de dragados, DYOPSA (Dragados y Obras Portuarias SA.), competidora de la anterior, también creada en 1969<sup>19</sup>, y una empresa constructora, Supercemento SAIC., fundada en 1950 (ambas de capitales italianos, luego nacionales), compran en 1972 una enorme cantidad de tierras en los bañados que suman más de 1.500 hectáreas. Más allá que muchas de esas tierras estaban localizadas propiamente en el “corazón” del bañado (escasamente transformado y prácticamente inaccesible), otras tierras eran linderas al reciente canal Aliviador, al río Luján y a la

---

<sup>14</sup> Nombre que adquiere el antiguo río Las Conchas a partir de 1954. En esa misma también se cambia la denominación del partido, pasa de Las Conchas a Tigre.

<sup>15</sup> La reglamentación del Estado para frenar el fraccionamiento en áreas inundables fue detrás de la realidad. El primer instrumento fue el decreto N° 21.891/49 que prohibió fraccionar lotes urbanos sobre zonas anegadizas, el cual fue derogado en 1953, por la presión de las empresas loteadoras. La ley N° 6053/54 permitió la construcción de casas sobre pilotes en zonas inundables, puesto que no existía obligación de rellenar los terrenos inundables hasta ese momento. Mediante la ley N° 6254/60 se prohibió realizar fraccionamientos por debajo de cota mínima de piso de 3,75 m (Instituto Geográfico Militar-IGM). Esta última ley, aún vigente, fue sancionada una vez que se había desarrollado parte importante de los loteos populares sobre áreas inundables. Aún así ninguna de estas normativas señalan los modos concretos de llevar a cabo estas recomendaciones.

<sup>16</sup> El canal Aliviador consisten en un canal de 7 kilómetros, que permitía ampliar el caudal del río de 160 m<sup>3</sup>/seg. a 260 m<sup>3</sup>/seg., posibilitando que el agua proveniente de las crecientes escurriera con mayor rapidez atenuando los efectos de las inundaciones.

<sup>17</sup> Esta empresa se crea en un contexto de privatización de los servicios de dragado y demás obras hidráulicas que estaban a cargo de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Precisamente, en 1970, dicha Dirección comienza a terciarizar esos servicios y otorgárselos a empresas privadas (Salvatori, 2002).

<sup>18</sup> Información surgida de entrevista a técnicos de Pentamar SA., noviembre de 2007.

<sup>19</sup> Idem información de la nota 16.

ruta N° 27 (pavimentada desde 1965). Según las declaraciones del director de estas empresas, el ingeniero Astolfoni, desde un primer momento se pensó desarrollar allí un emprendimiento urbanístico de grandes dimensiones que articulara el río Luján y el canal Aliviador.

A fines de los años setenta, ya dentro del **período de modernización periférica (1976-1990)**, las nuevas políticas urbanas ponen un límite a la producción desbocada de los loteos populares a través de mayores regulaciones y requerimiento en cuanto a servicios básicos (agua en red y cloacas, por ejemplo) <sup>20</sup>. Simultáneamente, se reglamenta (aunque de manera poco precisa) un nuevo producto, bastante más rentable que el anterior, el cual que se convertirá, en poco tiempo, en la nueva forma de especulación del suelo urbano, pero esta vez dirigido al mercado de ingresos medio-altos y altos: los clubes de campo. En 1979 nace en tierras del bañado de Tigre el primer country club: el *Boat Center*. En este caso las técnicas de mitigación contra las inundaciones elegidas por la empresa constructora (Pentamar SA.), consistieron en una polderización del perímetro del predio y la elevación de las viviendas en terraplenes individuales.

También a fines de los años '70, el grupo DYOPSA-Supercemento SAIC. presenta la primera propuesta para su gran emprendimiento urbano, llamado "Complejo Urbano Integral Benavidez". Esta propuesta tuvo un fuerte apoyo del Estado provincial y municipal en lo que se refiere a los aspectos jurídicos y administrativos<sup>21</sup>, pero bastante escaso en materia financiera. A pesar de ello, el Estado se encargó de llevar a cabo una obra vial que será de suma importancia para la accesibilidad futura del emprendimiento; en 1978 se construye un nuevo puente de vigas sobre el canal Aliviador, a la altura de la ruta N° 27, reemplazando el anterior puente Bayley de hierro. La empresa que ganó la licitación y se hizo cargo de la obra fue DYOPSA-Supercemento SAIC. Luego de ello el proyecto del complejo urbanístico quedó parado hasta avanzado la década de 1980.

Entre comienzos y mediados de los años '80 se produjeron varias inundaciones catastróficas en la cuenca baja y media del río Reconquista, detonadas, principalmente por fuertes precipitaciones y por fallas técnicas; entre estas últimas se destacan, según Kuczynski (1993), la falta de conexión entre la nueva obra del canal Aliviador y el río Reconquista y los inconvenientes en la represa Ing. Roggero<sup>22</sup>, ubicada en la cuenca alta. Esto motivó a que en abril de 1986 (bajo presión de la protestas de los damnificados) el gobierno de la Provincia comenzara las obras de rectificación de la cuenca media y baja, las cuales no lograron concluirse por razones presupuestarias.

Ante las expectativas de la consumación de estas últimas obras hidráulicas, los desarrolladores del "Complejo Urbano Integral Benavidez" se ponen en contacto con distintos profesionales europeos ("Valle de Progetazzioni", de Italia, y "GIE", de Francia) para que diseñen distintas propuestas urbanísticas, pero finalmente ninguna de ellas logra materializarse. En ese momento, que coincide con la crisis de fin de los años '80 en Argentina, la principal limitante residió en el corrimiento de la participación del Estado en tanto inversor del emprendimiento.

Cabe resaltar que en todas las propuestas del complejo urbano hasta aquí efectuadas, los rellenos fue la "solución" técnica elegida para poder transformar las condiciones de inundabilidad de esas tierras. Para ello se propuso la creación de un gran lago central del cual se obtienen los suelos para elevar la cota del terreno sin necesidad de importarlos de otros lados, reduciendo de esa manera los costos<sup>23</sup>. En

---

<sup>20</sup> Un ejemplo de esas nuevas políticas fue la sanción del Decreto- Ley 8912/77 (reglamentado en octubre de 1983).

<sup>21</sup> Tanto la gestión provincial como la municipal destacaban el mérito de la recuperación de tierras inundables que realizarían esas empresas mediante saneamiento. Ello era consideraban esencial, por un lado, para incorporar esas tierras al mercado y, por otro, para limitar la expansión de asentamientos precarios que ya se venía produciendo en la zona.

<sup>22</sup> Luego de la trágica inundación de mayo de 1985, la empresa concesionaria no termina los trabajos para aumentar la capacidad de retención de agua de la represa, por lo que ante una precipitación de 120 milímetros en noviembre de ese mismo año, ocasionó que la ataguía fuera derribada por el agua, elevando a 23 el número de vertederos cuando sólo estaban operando 5, triplicándose, en consecuencia, el caudal del río súbitamente (Kuczynski, op. cit.).

<sup>23</sup> Debe señalarse que la técnica de mitigación de las inundaciones a través de rellenos fue elegida por dos motivos: por un lado, permitía la comercialización de un producto tal cual la costumbre de los futuros compradores pertenecientes a los grupos de ingresos medios, medio-altos y altos: edificar sus viviendas sobre el nivel del suelo y no sobre palafitos (sino no

todos los proyectos aparecía un enorme lago en el centro del emprendimiento, que adoptaba la forma similar, a veces de un “corpiño”, a veces del signo chino del “Yin-Yang” (según palabras propias de los desarrolladores), y que se conectaba a través de canales con el río Luján y con el canal Aliviador del río Reconquista; es decir que el lago quedaba alimentado por agua de río.

#### **4. La expansión de urbanizaciones cerradas sobre rellenos a partir de los años noventa**

Los desarrolladores del mencionado complejo urbano se contactan en 1989 con la Fundación CEPA (Centro de Estudios y Proyección del Ambiental) de La Plata. Bajo la dirección de estos últimos, el grupo desarrollador presentan en 1990 una propuesta urbanística la que, basada en la figura de “nuevo núcleo urbano” (de laxa reglamentación) del Decreto-Ley 8912/77, termina siendo aprobada por los organismos técnicos y las autoridades de la Provincia, bajo el Decreto 1736/92. Uno de los aspectos más importantes a resaltar es que en esa aprobación se le permitía al grupo privado poder efectuar los cambios necesarios a la forma del emprendimiento inmobiliario, según las necesidades del mercado. Ello posibilitó la transformación del proyecto *Nordelta*, tal como se lo rebautizó por esos años, con el pasar del tiempo. Luego, el grupo empresario comienza a realizar algunas obras y en 1996 entra en situación de crisis financiera, por lo que sale a buscar inversores para continuar el proyecto.

En 1998 la empresa de inversiones Consultatio SA., liderada por el contador Eduardo Constantini, decide participar en el negocio de la mega-UC *Nordelta*, a través de la compra de la mayoría del paquete accionario (principalmente con capitales suizos, según declaración del presidente de esa empresa). Desde ese entonces, los nuevos inversores y el grupo empresario inicial fundan la empresa Nordelta SA., la cual se encarga de darle forma al emprendimiento a través de su nuevo brazo técnico: el “Equipo Técnico Nordelta”, el cual, un año después, destituye en el asesoramiento al grupo de la Fundación CEPA. Con el ingreso de la nueva gestión (Constantini), bajo un contexto de fuerte crecimiento de las UC como principal producto inmobiliario comercializable en la periferia del AGBA, se reemplazan las propuestas realizadas por la CEPA, convirtiéndose el proyecto *Nordelta* en una “ciudad de barrios cerrados”.

Por su parte, el grupo Pentamar SA., antiguo competidor de DYOPSA-Supercemento SAIC., comienza a aventurarse en el negocio inmobiliario de los bañados vía el relleno de sus tierras. En 1992, le venden y rellenan un lote a una empresa que desarrolla la UC *Marinas Golf*, un exclusivo complejo de torres con golf y marinas, frente al río Luján y lindero al canal Aliviador. En 1994 un grupo de conocidos (todos vinculados a la familia Lanusse), le proponen a los dueños de Pentamar SA. realizar en forma conjunta una sociedad para desarrollar UC sobre rellenos en los bañados, comenzando con la UC *Santa María de Tigre*, sobre los predios que Pentamar SA. tenía desde comienzos de los años '70. En esa sociedad, la empresa EIDICO SA. (Emprendimientos Inmobiliarios de Interés Común SA.), se hizo cargo de la comercialización<sup>24</sup>, y Pentamar SA., de la compra de los terrenos, del relleno y de la construcción de las infraestructuras de redes y servicios. Así, nace un grupo empresario desarrollador de UC sobre rellenos que, en el partido de Tigre, termina formando el segundo en importancia (luego de Nordelta SA.), según la cantidad de hectáreas involucradas en sus emprendimientos<sup>25</sup>. Luego de unos años, EIDICO SA. y Pentamar SA. rompen ese vínculo; no obstante, la empresa de dragados, va a ser la principal constructora de los rellenos de las UC que desarrolla EIDICO SA. Por último, uno de los socios de Pentamar SA. (el ingeniero Gassiebayle), se

---

se optara por la técnica del relleno); por otro lado, es a partir del relleno que se puede obtener rentas mayores al ofertar un producto que, en principio, no se inundaría. Si se dejara el terreno sin rellenar el valor del suelo sería considerablemente menor.

<sup>24</sup> En este caso, EIDICO SA, desarrolla un sistema de comercialización que denominan “al costo”, la cual bajo la figura del Fideicomiso, el comprador de un lote debe realizar su inversión en cuotas desde el momento en que el desarrollador inicia las obras, obteniendo el título de propiedad una vez que se terminan la venta del último lote del emprendimiento. De esta manera, los futuros propietarios de los lotes son los que financian gran parte de la inversión de esas UC.

<sup>25</sup> Los emprendimientos de *Nordelta* SA. ocupan 1.450 ha (es decir, la mega-UC *Nordelta*), y los de Pentamar SA-EIDICO SA. ocupan cerca de 1.300 ha. (cabe destacar que 800 ha. pertenecen a la mega-UC de este grupo: Villanueva).

separa de la empresa y funda, junto a otros socios, otra empresa desarrolladora de UC sobre rellenos: Urruti & Asoc. SA., que por la cantidad hectáreas involucradas de sus emprendimientos termina convirtiéndose en el tercer grupo empresario de UC en el bañado<sup>26</sup>.

Para la construcción de los rellenos de las UC fueron (y son) utilizadas dos técnicas de movimientos de suelos: A) en “seco”, es decir, extracción, traslado con camiones de carga, volcado y nivelado de suelos, y B) en “líquido”, llamado refulado hidráulico. Este consiste en la extracción del suelo de debajo del agua a través de dragas, conducirlo por tuberías hacia el sitio de relleno -conformado por terraplenes perimetrales- y luego dejarlo decantar. Para esta técnica es necesario que los terrenos a rellenar se encuentren próximos a cursos de agua o a canales (existentes o nuevos) para que las dragas puedan acceder a los mismos<sup>27</sup>.

La vivienda frente al agua vuelve a ser fuertemente valorizada a partir de los años noventa, en un contexto de auge de los discursos ecológicos y de “vida sana” en contacto con la naturaleza. Esto lleva a que pueda obtenerse de los lotes frente al agua una renta diferencial<sup>28</sup>. De allí que cada vez son más complejas la forma que adquieren los lagos y marinas de las UC proyectadas por los grupos empresarios. Un claro ejemplo de ello es el lago de la mega-UC *Nordelta*<sup>29</sup>. De la forma simple que tenía el lago original se pasa a una más compleja, parecida a una “ameba”, con lo que se multiplica enormemente el perímetro del lago y la cantidad de lotes frentistas al agua. Asimismo, en el emprendimiento *Nordelta* surgen gran cantidad de lagos menores, principalmente, en los barrios que no son colindantes al lago central (Ríos y Pérez, 2008).

A partir de los años '90, las empresas de dragado y constructoras de los bañados de Tigre, DYOPSA-Supercemento SAIC. y Pentamar SA., consolidaron su papel de principales participantes de la transformación de los bañados de Tigre. Ello se debe no sólo por su intervención en las UC sobre rellenos, sino también porque continuaron siendo beneficiadas en la licitación de importantes obras de infraestructura hidráulica y viales en la zona, financiadas por el Estado. Las empresas de dragado (DYOPSA y Pentamar SA.) ganaron la licitación para la realización de las obras contra inundaciones y saneamiento del río Reconquista diseñadas por la UNIREC (Unidad de Coordinación del Proyecto Río Reconquista), perteneciente al Estado Provincial. Entre ellas se rectificó a través de canalizaciones el curso medio e inferior del mencionado río y se amplió la capacidad portante del canal Aliviador. Esas mismas empresas, junto a Supercemento SAIC., ganaron la licitación del gobierno Nacional para la construcción del nuevo acceso vial, denominado “camino Interisleño”, que conecta la bajada del ramal Tigre del Acceso Norte con la ruta provincial N° 27, a metros del puente sobre el canal Aliviador.

Todas estas transformaciones no hubiesen podido ser llevadas a la práctica sin el papel del Estado. Es en la década de '90 que se generan las condiciones de un claro avance hacia un perfil “empresedor” del Estado, principalmente, por parte de su gobierno municipal. En este caso, la continuidad en el poder de un mismo intendente (Ubieto) por un extenso lapso (cerca de un cuarto de siglo, con una única interrupción), cuyo perfil de la gestión urbana fue claramente pro-inversión privada, constituye

---

<sup>26</sup> Las UC de Urruti y Asoc. SA. ocupan alrededor de 400 ha.

<sup>27</sup> Los suelos no siempre se obtuvieron dentro de los propios predios de las UC, en algunas oportunidades tuvo que importárselos, lo cual a veces se hizo de manera, por lo menos, contradictoria con los principios ambientales que estos mismos desarrolladores postulan. Por ejemplo, parte de los suelos de la UC *Santa María de Tigre* provinieron del dragado de una isla de Delta que, como ocasionó gran cantidad de complicaciones en el río Luján. La falla en la manga por una rotura generó gran cantidad de lodo en suspensión, perjudicando a los pobladores isleños. Este conflicto fue denunciado por ONG's ambientalistas. Actualmente el gran espacio dragado de esa isla del Delta es utilizado por Pentamar SA. como puerto de dragas.

<sup>28</sup> Así lo expresa un agente inmobiliario de la zona en una entrevista: “... *acá los lotes que dan al agua son los más requeridos por nuestros clientes... los lotes de los barrios cerrados que dan a un lago o marina nunca perdieron valor... incluso en la crisis de 2001-2002, cuando se derogó la Ley de Convertibilidad de un peso un dólar, esos lotes fueron los únicos que no se desvalorizaron y mantuvieron el mismo precio en dólares que en años anteriores*” (entrevista a personal de inmobiliaria en la zona, noviembre de 2007).

<sup>29</sup> Finalmente, el lago de esta mega-UC adquiere enormes dimensiones, más de 30 m de profundidad y una superficie de 180 hectáreas. El mismo es alimentado por agua de los acuíferos.

una de las especificidades de la vida política que diferenció al municipio de Tigre y que permitió profundizar la estrecha articulación (ya de extensa data) entre los actores públicos y privados. Asimismo, con la gestión urbana de Ubieto de los años noventa, los grupos empresarios de las UC se vieron apoyados de manera enérgica en cuanto a la agilidad de la aprobación de sus emprendimientos, en lo que respecta a los aspectos normativos y administrativos. A ello debe añadirse la realización de obras públicas de infraestructura y de embellecimiento urbano (con fondos mayoritariamente municipales) que beneficiaron, entre otro, a estos mismos intereses privados.

Entre los aspectos normativos sobresalen los cambios en la reglamentación de la producción de espacio urbano en Tigre, a lo que Ubieto denominaba como “seguridad jurídica”. Así, ante el contexto de los años noventa de crecimiento y presentación de proyectos de inversión en UC, el Consejo Deliberante del municipio de Tigre sancionó la ordenanza N° 1894/96 (dentro del marco regulatorio del decreto-ley 8912/77), con la que se modificó el antiguo código de zonificación de uso del suelo, permitiéndoles a los actores económicos privados regularizar su situación y poder obtener mayores ganancias al vender lotes urbanos y no rurales.

Entre las inversiones en obras de infraestructura realizadas por el municipio para la atracción de inversiones privadas se destacan: la participación en la reubicación, readecuación y construcción de las estaciones ferroviaria y fluvial; la construcción de la Av. de las Naciones; el mejoramiento y parqueización de la Av. Paseo Victorica; la participación en el mejoramiento y repavimentación de la ruta provincial N° 27 (con boulevard en algunos sectores); la participación en el gerenciamiento del camino Bancalari-Benavidez (proyecto financiado por las UC beneficiarias en el que los municipios de Tigre y San Fernando formaron parte del consorcio); la ampliación de plazas y galerías del Puerto de Frutos, entre otras (Ríos, 2009).

## **5. Consideraciones finales**

A partir de este breve resumen histórico sobre el proceso de producción de espacio de riesgo de desastre en los bañados de Tigre, se ponen en evidencia las profundas articulaciones entre las técnicas de mitigación adoptadas para la urbanización de tierras inundables, los flujos de dinero y los de poder. Precisamente, al analizarse estas interrelaciones se ilumina la base material del espacio de riesgo de desastres, en este caso, en los bañados de Tigre. Asimismo, es posible advertir que las relaciones de poder dentro del proceso de producción de espacio en los bañados se reproducen a través de la generación de situaciones diferenciales de riesgo de desastres, en la que el dominio de las técnicas de mitigación conserva un papel más que significativo.

Con el pasar del tiempo cada vez se hace más notorio de desarrollo geográfico desigual en el bañado, extremándose de manera notable con la expansión de las urbanizaciones cerradas sobre rellenos a partir de la última década del siglo XX. No caben dudas que ante la ocurrencia de una futura (y, lamentablemente, segura) inundación de considerables dimensiones, la actual geografía desigual del bañado, expondrá las profundas raíces de una geografía urbana también desigual. Es muy probable que aquí, tarde o temprano, ocurra un desastre claramente diferencial que reproduzca una situación similar a la acontecida en Nueva Orleans, donde el huracán *Katrina*, tal como menciona Smith (2006), ha revelado como el gradiente topográfico es próximo al gradiente de raza y clase en esa ciudad; por lo menos, en este caso, ello acontecerá en términos de clase.

Asimismo, la reseña histórica aquí presentada deja vislumbrar que detrás de la finalidad que se le otorga a las grandes obras de infraestructura hidráulica, como amortiguar/evitar los daños que causan las inundaciones, se oculta otra finalidad, tan o más importante que la primera: la valorización urbana y, más precisamente, inmobiliaria de esas tierras. Ello comenzó en los bañados con la construcción de la primera obra de infraestructura hidráulica en tiempos de la colonia (el canal San Fernando), el cual estimuló la radicación de población en sus alrededores, de allí en adelante, esto se convirtió en una constante.

Parte importante de estos problemas, radica en que se desconocen las respuestas de la dinámica hídrica ante el grado de transformación que se le ha impuesto a esa naturaleza peligrosa a través de las técnicas, a lo largo del tiempo, y más aun, a partir de los rellenos de las UC. Así, en la medida en que se desarrollan nuevas técnicas, cada vez más complejas (y, por lo general, de mayores dimensiones), aumenta el grado de incertidumbre en el conocimiento de la respuesta de esa naturaleza peligrosa en momento del desastre.

Gran parte de la construcción de las UC sobre rellenos ocurre en momentos de ausencia de inundaciones importantes. En 1993 ocurrió una y otra en 2001, pero desde esta última fecha no se produjo otra inundación significativa. En los últimos años, especialmente desde 2003, se observa una importante consolidación y crecimiento poblacional de estos emprendimientos con la llegada nuevos habitantes, en un contexto que pareciera que los bañados de Tigre no se inundan más; de hecho, muchos de los entrevistados aseguran que con las últimas obras del UNIREC, las inundaciones son cosa del pasado. Pareciera que estos procesos ocurren en un momento de debilidad de la memoria ambiental de los pobladores. Solo hace falta recordar que en la inundación de 1805, desatada por una fuerte sudestada, las aguas llegaron hasta la barranca, esto es una cota cercana a los 5 m, y que las UC sobre rellenos están, actualmente, a poco menos de 4 m., con lo cual, incluso también están en riesgo sus nuevos habitantes.

Por otro lado, con la expansión de las UC sobre rellenos los grupos de mayor poder logran apropiarse de los terrenos vacantes de los bañados en detrimento de los grupos de más bajos ingresos. Desde hace varias décadas y, más especialmente, desde mediados de los años '70 (cuando se produce un notable crecimiento de las asentamientos precarios), los bañados eran vistos como lugar “peligroso” por el posible avance de “villas miserias”. Ese temor que mantuvieron los gobiernos militares y cívicos (tal como es el caso de Ubieto) pareciera que con las UC sobre rellenos estuviera bastante disminuido; de última, pensarán estos grupos que si el mercado no logra limitar su instalación y crecimiento en los terrenos circundantes a estos emprendimientos (dado por el aumento de precios del suelo), la “naturaleza” se hará cargo de ellos en momento de desastre, tal como ocurrió en infinidad de otros acontecimientos desastrosos.

En suma, a partir de este trabajo se busca enriquecer la mirada sobre la temática de riesgo de desastres, a través del análisis de las condiciones materiales de su producción; las cuales residen en las formas en que se establece el complejo proceso de producción de espacio, como es en este caso, la urbanización de sitios inundables. En este sentido, consideramos que una Geografía crítica puede ayudar a desvelar estos procesos que continuamente el poder trata de mostrarlos como naturales, encubriendo con ello los actores sociales con mayor participación.

## 6. Bibliografía

- Bernasconi, A. (2002). “El ferrocarril del Norte de Buenos Aires”, *Círculo de la Historia. Archivo Histórico del Gran Buenos Aires*, año 7, N° 73, abril, 8-11.
- Diario El Tigre, “El puerto de cabotaje proyectado sería una rémora para Tigre. El vecindario opone reparos concluyentes”, domingo 23 de julio de 1933.
- Fernández, A. y A. Bernasconi (2006). “Dique Luján: un pueblo frente al Delta”, *Círculo de la Historia. Archivo Histórico de Gran Buenos Aires*, año 11, N° 118, julio, 23-25.
- García Acosta, V. (2005). “El riesgo como construcción social y la construcción social del riesgo”, *Desacatos, Revista de Antropología Social*, México, V. 19, 11-24.
- Gutman, P. (1986). Economía y ambiente. En: Leff. E. (coord.). *Los problemas del conocimiento y la perspectiva ambiental del desarrollo*. México: Siglo XXI.
- Habermas, J. (1985 [1968]). *Ciencia y técnica como 'ideología'*. Madrid: Tecnos.
- Harvey, D. (1985). *The Urbanization of Capital*. Oxford: Basil Blackwell.
- Kuczynski, D. (1993). *El Reconquista. Cronología de un río cercano*. Buenos Aires: Letra Buena.

- Manfredi, A. (1999). "Veraneando en los Pagos de la Costa", *Círculo de la Historia. Archivo Histórico del Gran Buenos Aires*, año 5, N° 44, noviembre, 14-20.
- Mansilla, E. (1996). Notas para una reinterpretación de los desastres. En: Mansilla, E. (ed.). *Desastres: modelo para armar*. Lima: LA RED.
- Mansilla, E. (2000). *Riesgo y ciudad*. México DF.: Universidad Autónoma de México, División de Estudios de Posgrado, Facultad de Arquitectura. En página web: <http://www.desenredando.org>
- Meindl, Ch; D. Alderman y P. Waylen (2002). "On the Importance of the Environmental Claims-Making: The Rol of James O. Wright in Promoting the Drainage of Florida's Everglades in the Early Twentieth Century", *Annals of the Associations of American Geographers*, 94 (4), 682-701.
- Pérez Picazo, M. T. y G. Lemeunier (1990). Introducción. En: Pérez Picazo, M. T. y G. Lemeunier (ed.). *Agua y modo de producción*. Barcelona: Editorial Crítica/Historia del mundo moderno, 21-53.
- Pierini, L. (1982). *Reseña histórica de la Calle Cazón*. Tigre: Museo de la Reconquista, Municipalidad de Tigre.
- Ríos, D. (2002). *Vulnerabilidad, urbanizaciones cerradas e inundaciones en el partido de Tigre, durante el período 1990-2001*. Tesis de Licenciatura en Geografía no publicada, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Ríos, D. (2009). "Espacio urbano y riesgo de desastres: la expansión de las urbanizaciones cerradas sobre áreas inundables de Tigre (Argentina)". *Ambiente & Sociedade*, aprobado para su publicación a editarse en el primer número de ese año.
- Ríos, D. y P. Pérez (2008). "Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre: ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental?". *EURE*, 34 (101), abril, 99- 119.
- Ruiz Moreno de Bunge, S. (2004). *Tigre y las verdes islas del Delta*. Buenos Aires: El Autor.
- Salvatori, G. (2002). Grandes obras en el Río. Dragado e hidrovía. En: Borthagaray, J. M. (Comp.). *El Río de la Plata como territorio*, Buenos Aires: ediciones infinito, FADU-UBA, Furban.
- Santos, M. (1994). *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: HUCITEC.
- Scalpin, N. (2004). *Crónicas canaleras. Recorrido histórico por los tiempos de Canal San Fernando*. Buenos Aires: Dunken.
- Scobie, J. (1986 [1974]). *Buenos Aires. Del centro a los barrios. 1870-1910*. Buenos Aires: Solar.
- Silva, H. (1989). "El comercio ilícito en el Río de la Plata", *Todo es Historia*, N° 260, 70-81.
- Silvestri, G. (2002). Las dos orillas. Obras, proyectos y representaciones en el Río de la Plata. En: Bothagaray, J. M. (comp.). *El Río de la Plata como territorio*, Buenos Aires: Ediciones Infinito, FADU, Furban.
- Silvestri, G. (2003). *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Smith, N. (2006). "There's no such thing as a natural disaster", *Understanding Katrina: Perspectivas from the Social Sciences*. En página web: <http://understandingkatrina.ssrc.org/Smith/>, visitada en diciembre de 2006.
- Smith, N. (2008 [1984]). *Uneven Development: Nature, Capital and Production of Space*. Athens/London: University of Georgia Press.
- Swyngedouw, E. (1999). "Modernity and Hibridity: nature, regeneracionismo, and the production of the Spanish waterscape: 1890-1930", *Annals of the Association of American Geographers*, 89 (3), 443-465.
- Udaondo, E. (1942 [2001]). *Reseña histórica del Partido de Las Conchas*, Tigre: Municipalidad de Tigre (reedición autorizada por el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires).
- Vales, L. (1991). "El oficio de las aguas. Inundaciones en la provincia de Buenos Aires", *Todo es Historia*, N° 284, 46-55.
- Vapñarsky, C. (2000). *La Aglomeración Gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Buenos Aires: EUDEBA.